

143776

-6 DIC



MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para todo el territorio nacional a favor de:

Don Angel ARTIGAS MILLAN

de nacionalidad española y con residencia en calle Clavel nº 4 de Moncada-Reixach provincia de Barcelona, por:

" PALANCA MEJORADA PARA CAMBIO DE VELOCIDADES ".

-----

1143776



MEMORIA DESCRIPTIVA

Este Modelo de Utilidad hace referencias, según expresa su enunciado, a un nuevo tipo de palanca para el cambio de velocidades en los vehí-  
5 culos automóviles, la cual y dadas sus singulares características de constitución y organización, resulta más fácil de colocar y de manejo más cómodo que las palancas hoy conocidas, que en general están formadas por una barra metálica con una  
10 bola o similar en su extremo superior, quedando el extremo inferior sólida e inseparablemente fijado a los mecanismos de la caja de cambios.

También se conocen otros tipos de palancas de cambio que son piezas tubulares y que por  
15 abrazaderas y tornillos, se fijan en la barra de la palanca que previamente ha sido cortada por cerca de la caja de cambios, pero esta sujeción por abrazaderas no es muy segura, recurriéndose en otros casos al empalme por soldadura o rosca-  
20 do lo que tampoco resulta fácil de hacer.

Estos inconvenientes encuentran adecuada solución en el objeto a que se refiere este Modelo de Utilidad, con el que dada sus singulares características de constitución y organiza-  
25 ción resulta muy fácil el acoplamiento de la palanca sobre el trozo de barra del cambio de marchas, y asimismo es más cómoda de manejo por presentar un verdadero asidero y no una sencilla bola para el manejo.

30 Esta palanca se caracteriza principal-

143776

-6 D



mente en presentar el extremo inferior de acoplamiento, con forma ligeramente troncocónica y con un orificio cilíndrico axial de diámetro ligeramente mayor que el de la barra de la caja de cambios, practicándose en este extremo troncocónico y hueco, tres o más cortes según planos radiales distribuidos angularmente en forma regular, y produciéndose en la misma palanca y en la zona que precede a la forma troncocónica, un tallado de rosca en el que se acopla un casquillo o tuerca tubular, siendo el diámetro interior de este casquillo menor que el diámetro medio de la forma troncocónica, constituyendo esta parte troncocónica hueca y ramificada y el casquillo roscado, el medio de fijación de la palanca sobre la barra de la caja de cambios para que dicha forma troncocónica se dimensiona de tal manera que al enroscar el casquillo, produzca la aproximación hacia el centro de las partes troncocónicas ramificadas hasta que se aproximen fuertemente sobre la barra de la caja de cambios, siendo así muy fácil de colocar y de quitar.

Es otra característica del mismo objeto que el otro extremo de la palanca termina en una parte roscada y recibe el acoplamiento y fijación de una pieza anular cerrada que se prolonga hacia abajo en forma sensiblemente triangular, siendo por el vértice de ésta por el que se acopla a rosca en la palanca, formando esta parte o pieza superior a modo de un asidero cerrado de anchura



suficiente para ser manejado, resultando así más fáciles y cómodas las operaciones de cambio de marchas en el vehículo.

65 Para que se comprendan mejor las características enumeradas, se describe seguidamente la figura de la adjunta hoja de dibujos en la que se ha representado una vista en alzado con el casquillo inferior seccionado, relativa a un posible caso de realización, y que por ello debe ser considerado como ejemplo ilustrativo sin ca-  
70 racter limitativo.

En dicha figura se ha señalado por (1) la palanca de cambio, que en la parte superior (2) se hace de menor diámetro para finalizar en el extremo roscado (3), acoplándose por este apén-  
75 dice en el orificio inferior (4) de la pieza asidero que tiene planta triangular por (5) con el amplio calado (6) que produce el asa (7), la cual y para facilitar un manejo, se dota de los hendi-  
80 dos arqueados (8). Tanto la anchura del calado (6) como la del asa superior (7), se dimensionan de tal manera que puedan ser abrazadas por la mano del usuario.

La misma palanca (1) se prolonga por el otro extremo en la parte roscada (9) y al final de esta se hace ligeramente troncocónica por (10), practicándose en esta parte (10) el orificio axial (16), de diámetro ligeramente mayor que el de la barra de la caja de cambios, y asimismo se produ-  
85 cen los cortes (11) según planos radiales para  
90



que la boca o extremo inferior (12) quede ramificada.

95 Sobre la parte roscada (9) se acopla, a rosca naturalmente, el casquillo (13) que está roscado en su mitad superior por (14) y por la parte inferior (15) está sin roscar, teniendo en esta parte inferior, un diámetro interior algo mayor que el de la base menor de la forma troncocónica y algo menor que el de la base mayor de la parte troncocónica, con lo que al enroscar este casquillo (13) se desplaza hacia abajo y comprime en sentido radial hacia dentro a todas y cada una de las ramas de (12), y si esta palanca estaba acoplada sobre la barra de la caja de cambios, es decir con esta barra dentro del orificio (16), es evidente que al aproximarse al centro las partes ramificadas de (12), estas se comprimirán fuertemente sobre tal barra y la palanca queda eficazmente sujeta a ella.

110 Describas suficientemente las características fundamentales del objeto a que se refiere este Modelo de Utilidad se hace constar que en el mismo se podrán introducir todas aquellas modificaciones que la experiencia y la práctica pudieran aconsejar, siempre que con ellas no se cambie, altere o modifique su idea fundamental que es la que se resume y concreta en la siguiente:

N O T A

120 Se declaran de novedad y propiedad para

143.70



todo el territorio nacional las siguientes:

REIVINDICACIONES

125 1.- Palanca mejorada para cambio de ve-

locidades que se caracteriza en presentar el ex-

130 tremo inferior de acoplamiento, con forma ligeramen-

te troncocónica y con un orificio cilíndrico

axial de diámetro ligeramente mayor que el de la

barra de la caja de cambios, practicándose en es-

te extremo troncocónico y hueco, tres o más cor-

tes según planos radiales distribuidos angular-

mente en forma regular, y produciéndose en la mis-

ma palanca y en la zona que precede a la forma

truncocónica, un tallado de rosca en el que se

135 acopla un casquillo o tuerca tubular, siendo el

diámetro interior de este casquillo menor que el

diámetro medio de la forma troncocónica, consti-

tuyendo esta parte troncocónica hueca y ramifica-

da y el casquillo roscado, el medio de fijación

de la palanca sobre la barra de la caja de cam-

140 bios.

2.- Palanca mejorada para cambio de ve-

locidades según la reivindicación anterior que

se caracteriza también en que el extremo de la

palanca termina en una parte roscada y recibe el

145 acoplamiento y fijación de una pieza anular ce-

rrada que se prolonga hacia abajo en forma sensi-

blemente triangular, siendo por el vértice de es-

ta por el que se acopla a rosca en la palanca,

formando esta parte o pieza superior a modo de un

150 asidero cerrado de anchura suficiente para ser

manejado.

- 7 - 145.76

- 6 DIC.



3.- " PALANCA MEJORADA PARA CAMBIO DE VELOCIDADES ".

155

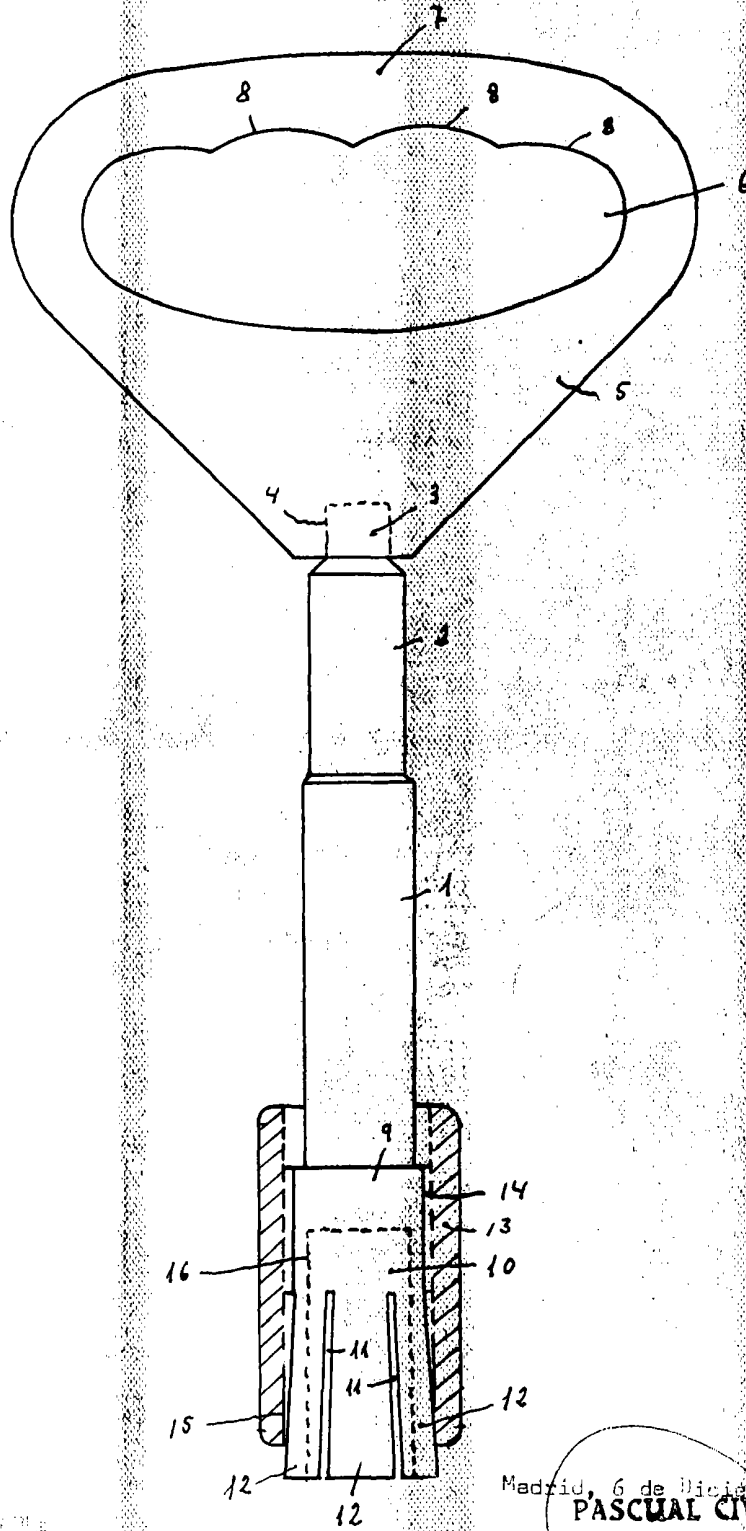
Todo ello tal y como ha quedado descrito y reivindicado en la presente memoria que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y una hoja de dibujos que la ilustra.

Madrid, 6 de Diciembre 1.968

PASCUAL CIVANTO  
P. P.

Firmado: Gregorio del Peso

143.76 - 6 810



ESCALA VARIABLE

Madrid, 6 de Diciembre de 1.968.

PASCUAL CIVANTO  
P. P.